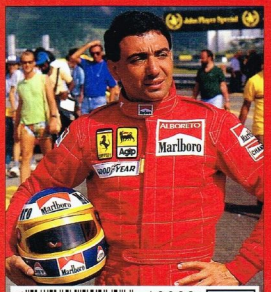
EL MITO Ferrari

8

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

512 BB: la reina de los años 70

Michele Alboreto: candidato a la herencia de Ascari



Los Cursos para Pilotos Ferrari en el Mugello

F1 412 T1: el arma ganadora de Gerhard Berger

ISBN 950-49-0030-5
10008
9 789504 900306
$ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 8

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietraboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS MONOPLAZA F1

412 T1, la revancha

1994: el Cavallino vuelve a ganar, por primera vez desde 1990, con la 412 T1, en el Premio de Alemania en Hockenheim. Al volante del auto, proyectado por el inglés John Barnard, está el austríaco Gerhard Berger, que será tercero al final del Campeonato.

Jean Alesi, a la derecha, con la 412 T1 en la curva de Loews en el Gran Premio de Montecarlo. En 1994 con Gerhard Berger (arriba) la Ferrari volvió a la victoria en Hockenheim.

La 412 T1 fue la primera Ferrari enteramente realizada bajo la dirección técnica de John Barnard, luego del regreso del técnico inglés al equipo italiano. En la versión Evolución T1B, la 412 le permitió a un piloto de la Ferrari volver a la victoria, tres años y once meses después del triunfo de Alain Prost en el Gran Premio de España de 1990. El primer puesto de Berger en el Gran Premio de Alemania fue el único de la Ferrari en un año que tuvo como protagonistas de la lucha por el título a Michael Schumacher con Benetton-Ford y a Damon Hill con Williams-Renault.

A FIN DE AÑO BERGER FUE TERCERO GRACIAS A SU REGULARIDAD

Una larga serie de resultados positivos le permitió a Gerhard Berger ubicarse tercero en la tabla del Mundial, detrás del campeón del mundo Michael Schumacher y de Damon Hill. Jean Alesi se cla-

A la derecha, Alesi en carrera durante el GP de Mónaco. Arriba, en los boxes durante el GP de España.

LOS RESULTADOS DE LA 412 T1-T1B

GP de Brasil: 3° Alesi.
GP del Pacífico: 2° Berger.
GP de San Marino: 2° Larini.
GP de Mónaco: 3° Berger, 5° Alesi.
GP de España: 4° Alesi.
GP de Canadá: 3° Alesi, 4° Berger.
GP de Francia: 3° Berger.
GP de Inglaterra: 2° Alesi.
GP de Alemania: 1° Berger.
GP de Italia: 2° Berger.
GP de Europa: 5° Berger.
GP de Japón: 3° Alesi.
GP de Australia: 2° Berger, 6° Alesi.

FICHA TECNICA

Motor: (tipo 043) central longitudinal, 12 cilindros en V a 75° (tipo 041: 65°), diámetro por carrera 90x45 mm, cilindrada 3497,96 cm³, compresión 12,7:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Magneti Marelli
Potencia:	815 CV a 16000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza, chasis de material compuesto y fibras de carbono
Tracción:	trasero, cambio semiautomático transversal de 6 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	Goodyear de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,49/1,99/0,99 m; eje del. 1,69 m, tras. 1,60 m
Capacidad tanque:	230 litros
Peso:	515 kilos (505 con motor tipo 041)
Unidades producidas:	7 en 1994
Números de chasis:	de 149 a 155

CRONICA DE UNA VICTORIA LARGAMENTE ESPERADA

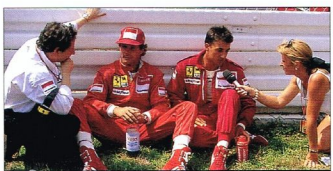
También Luca de Montezemolo había anunciado, para Hockenheim una Ferrari muy competitiva. Los hechos le dieron la razón ya desde las pruebas clasificatorias, con Berger en pole position y Alesi en primera fila, al lado del austríaco. Tras la largada, dos accidentes eliminan de la carrera a diez monoplazas en la primera recta. Alesi se retiró con el motor roto, unas decenas de metros más adelante. Entre tanto, Berger tomó la delantera, perseguido por el Benetton-Ford de Schumacher, hasta que este último también se retiró por rotura del motor. La 412 T1B de Berger, desde aquel momento, fue inalcanzable. Se cerró así, el 31 de julio de 1994, una falta de victorias que venía desde el 30 de septiembre de 1990, fecha del triunfo de Prost en el Gran Premio de España.

Gerhard Berger y la afinación de la 412 T1 en el GP de Brasil.

sificó quinto. Para proyectar el auto, John Barnard utilizó el FDD (Ferrari Development Departament), un centro destinado a colaborar con la sección Carreras de Fiorano, y ubicado en Shalford, Inglaterra (ya años antes, Barnard había creado una estructura similar en Guildford). Desde el comienzo de las actividades, el objetivo que se estableció para la 412 T1 fue lograr la máxima rigidez en el chasis.

AERODINAMICA REFINADA, TROMPA ALTA, COLA DELGADA

Esto llevó a adoptar soluciones aerodinámicas, como la trompa levantada y la parte trasera de la carrocería afinada, comunes también en los autos adversarios. Entre las novedades de relieve hay que subrayar los revolucionarios enganches de las suspensiones: fijados al chasis por medio de planchuelas, eliminando las tradicionales articulaciones a esfera (uniball) empleadas universalmente. La caja de cambios transversal ya no era de fundición, y se utilizaron chapas de acero soldadas. El habitáculo tenía dimensiones generosas, porque había sido proyectado teniendo en cuenta la modificación del reglamento prevista para 1995. Esos cambios obligaban a alargar en 30 centímetros la parte delantera del chasis, delante de la pedalera, para aumentar la seguridad. Esta exigencia la advertían, en especial, los pilotos de mayor estatura, como Berger.



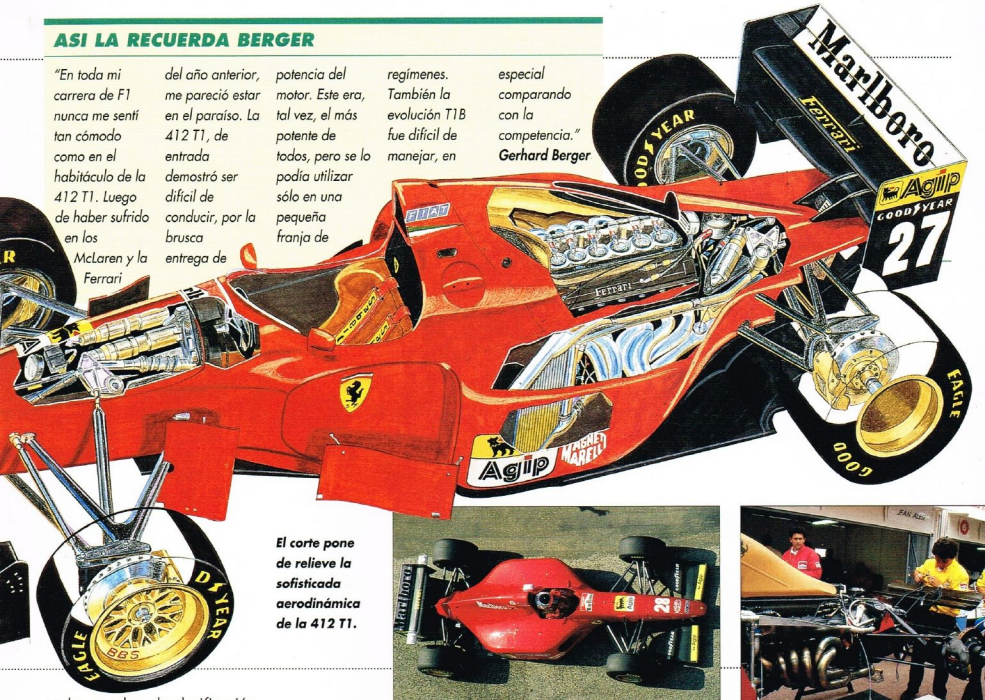
Todt, Berger, Alesi y una periodista en Hockenheim.

PARA LAS PRUEBAS DE CLASIFICACION UN MOTOR CON 815 CV

La monoplaza comenzó la temporada con el 12 cilindros de 3497 cm³, llamado E4 A94 (o 041), con un ángulo entre bancadas de 65°. Ya en las pruebas de clasificación del Gran Premio de San Marino, en Imola, Berger utilizó un motor de la siguiente generación, llamado E5 A94 (o 043). El motor Ferrari 043 se diferenciaba por un ángulo entre bancadas de 75°, unos tres kilos menos de peso y la posibilidad de alcanzar regímenes de funcionamiento superiores. Fue usado nuevamente

ASI LA RECUERDA BERGER

"En toda mi carrera de F1 nunca me sentí tan cómodo como en el habitáculo de la 412 T1. Luego de haber sufrido en los McLaren y la Ferrari del año anterior, me pareció estar en el paraíso. La 412 T1, de entrada demostró ser difícil de conducir, por la brusca entrega de potencia del motor. Este era, tal vez, el más potente de todos, pero se lo podía utilizar sólo en una pequeña franja de regímenes. También la evolución T1B fue difícil de manejar, en especial comparando con la competencia." **Gerhard Berger**



El corte pone de relieve la sofisticada aerodinámica de la 412 T1.

La 412 T1 vista de arriba en los boxes de Imola. Arriba, los mecánicos trabajan sobre la transmisión de la 412 T1 en el GP de Mónaco.

en las pruebas de clasificación de Inglaterra, para luego ser utilizado regularmente en carrera a partir del Gran Premio de Alemania en Hockenheim. Para esta última evolución del motor de la 412 T1B se hablaba de una potencia máxima de por lo menos 815 CV a 16.000 rpm.

LA 412 ERA DIFICIL DE MANEJAR TAMBIEN EN LA VERSION T1B

Ya desde las primeras pruebas la 412 T1 se mostró bastante difícil de manejar, a causa de la entrega brusca de la potencia del motor. Las modificaciones reglamentarias introducidas después de los accidentes mortales sufridos por Ayrton Senna y Roland Ratzenberger en Imola, llevaron a una evolución de la 412 T1, que ya en Montreal fue dotada de tomas de aire más grandes. La 412 T1B, la versión modificada, obra de un equipo dirigido por el técnico austríaco Gustav Brunner, debutó en Francia. Al nuevo vehículo se le acortaron los pontones para poder ubicar los indispensables deflectores de aire, es decir hojas verticales entre las ruedas delanteras, y las tomas de aire para los radiadores en los pontones. El auto era diferente también en la forma de los pontones, más anchos arriba y más angostos abajo, y sin las salidas de aire verticales hacia los toboganes traseros. Otros cambios tenían que ver con los enganches de las suspensiones, en la busqueda de una mejora en el comportamiento del vehículo, que fue siempre de reacciones bruscas, a lo largo de toda la temporada. En la primera parte del año, gracias a su confiabilidad, la 412 T1 les permitió a Berger y Alesi subir a menudo al podio.

La potente 412 T1B luego mostró ser particularmente competitiva en las largas rectas de Hockenheim, donde Berger y Alesi acapararon la primera fila y el piloto austríaco ganó. En Bélgica, Alesi fue muy veloz en la primera parte de la carrera, antes de abandonar.

UN AÑO POSITIVO QUE TERMINO CON LA POLE POSITION EN MONZA

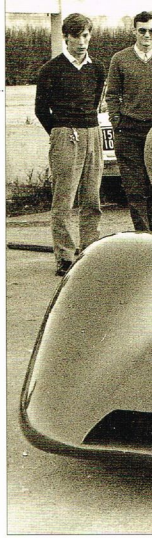
En Monza ambas Ferrari largaron en primera fila, y Jean Alesi dominó el Gran Premio, sin lograr ganarlo. La Ferrari conquistó la pole position en Portugal y Gerhard Berger fue segundo en Australia.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

612 CAN-AM, la aventura americana

1968: nace la primera biplaza del Cavallino para las carreras estadounidenses. Se produjeron dos unidades y corrió oficialmente por dos temporadas, sin grandes resultados.



Autódromo de Módena, 1968: Chris Amon prueba la 612 CAN-AM, rodeado por los técnicos Rocchi, Caliri y, detrás del auto, con camisa blanca, Mauro Forghieri.

No todas las legendarias P4 terminaron su carrera al final de 1967: un par de ellas fueron enviadas a América para cosechar nuevas satisfacciones. La unidad con chasis número 0860 se hizo famosa, a pesar de su poca suerte en carrera, con un nuevo nombre: 612 CAN-AM, la Ferrari de competición para los EE.UU.

FERRARI SE REBELO CON LA CSI Y RECHAZO LOS MOTORES DE 3 LITROS

Todo empezó con los nuevos reglamentos de la CSI para 1968: la cilindrada de los Prototipos fue reducida a tres litros, mientras que para los Sport era obligatoria una producción mínima de cincuenta unidades.

Enzo Ferrari se rebeló contra la imposición (que parecía hecha a medida para penalizar sus autos), y anunció el retiro de su equipo oficial. Casi simultáneamente había llegado a la Ferrari un pedido de Luigi Chinetti, importador de los vehículos del Cavallino en los Estados Unidos y animador del NART (North American Racing Team): Chinetti quería modificar su propia 412 P del grupo 6 al grupo 7, para adecuarla a las reglamentaciones de la recién nacida Canadian/American Challenge Cup, es decir CAN-AM. El auto fue enviado a Maranello y transformado: bautizado NART-Canadá y confiado a Ludovico Scarfiotti, disputó un par de carreras en la segunda mitad de 1967, mostrando un buen potencial, pero nada más.

El motor es un 12 cilindros en V.

En las biplazas CAN-AM el volante está a la derecha.

UN MOTOR DE 6,2 LITROS Y 620 CV: UN RECORD PARA LA FERRARI

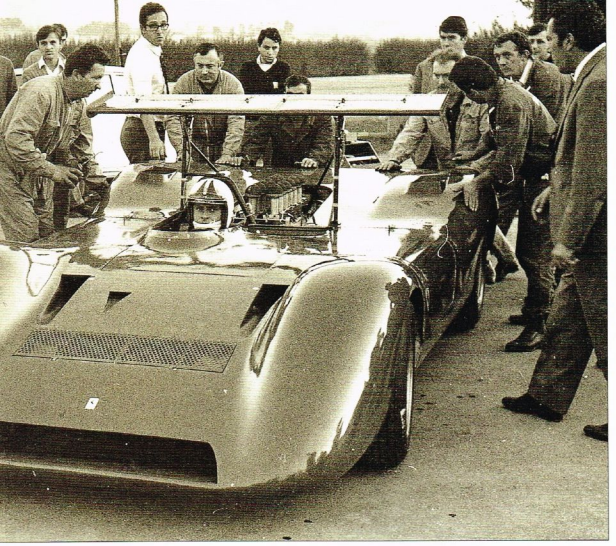
La experiencia fue aprovechada para modificar dos P4, la 0858 y la 0860, en la carrocería y en el motor (llevado hasta los 4,2 litros y aproximadamente 480 CV). Los dos autos salieron hacia América, modestamente, con un grupo

LA CARRERA DE LA 612

Stardust Grand Prix:	abandonó
Watkins Glen:	3° (Chris Amon)
Edmonton:	2° (Chris Amon)
Lexington:	3° (Chris Amon)
Elkhart Lake:	abandonó
Bridgehampton:	abandonó
Brooklin:	pole position y abandonó
Laguna Seca:	abandonó

EL CAMPEONATO CAN-AM

Nacida en 1966, la Canadian/American Challenge Cup proponía una serie de carreras disputadas entre la temporada de verano y el inicio del otoño. Estaban admitidos sólo los vehículos Sport con carrocería abierta, con dos lugares y motor sin límite de cilindrada. El auto ideal para esas pruebas tenía un chasis liviano y robusto, a menudo de fabricación inglesa (McLaren era el preferido por los equipos de punta), sobre el cual se montaba un V8 americano de gran cilindrada, derivado de la producción de serie. Los motores Chevrolet elaborados por la Traco tenían una potencia de 500 caballos.



FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 92x78 mm, 6222,16 cm³, compresión 10,5:1
Distribución:	biárbol, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Lucas, encendido electrónico Marelli Dinoplex
Potencia:	620 CV a 7000 rpm (660 en 1969)
Cuerpo vehículo:	sin techo, dos lugares, chasis semiautoportante de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; cambios de 4 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	Firestone, 14 pulgadas del., 15,5 pulgadas tras.; llantas Campagnolo
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,20/2,24/0,89 m; eje del. 1,61 m, tras. 1,59; dist. entre ejes: 2,45 m
Peso:	700 kilos
Unidades producidas:	1 en 1968, y 1 en 1969
Números de chasis:	0860 (ex 330 P4) y 0866

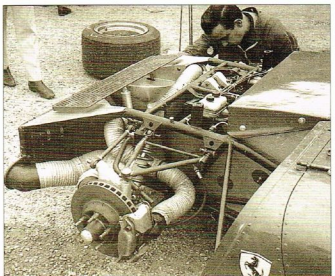
de mecánicos dirigidos por Mauro Forghieri y los pilotos Chris Amon y Jonathan Williams. El mejor resultado obtenido fue un quinto lugar en Laguna Seca.

En el invierno siguiente (1968), la 0860 fue modificada profundamente, y esos cambios fueron luego transferidos al nuevo auto para las competencias en los Estados Unidos. La cilindrada creció hasta 6,2 litros, la más elevada para un motor Ferrari, con estructura parecida a la del contemporáneo 312 F1 con 4 válvulas por cilindro. La potencia era de más de 620 CV. El chasis fue reforzado y sobre el eje trasero había un gran alerón, comandado hidráulicamente por el piloto, junto al flap sobre la trompa, según la carga aerodinámica necesaria. Para realizar el vehículo se tardó casi un año: la 612 CAN-AM debutó en carrera recién en noviembre de 1968, en Las Vegas. Desgraciadamente, abandonó en la primera vuelta. Nuevos cambios en Maranello (carrocería 58 cm más corta, peso reducido a 680 kilos, potencia de 660 CV), mientras ya estaba en proceso la evolución del motor de 6,9 litros que iba a dar vida a la 712 CAN-AM. Chris Amon tuvo un automóvil a punto recién en la tercera carrera del Campeonato 1969, Watkins Glen, en julio. Llegó tercero.

Chris Amon en prueba en Módena, a la derecha. Abajo, la suspensión delantera, con triángulos superpuestos.

LOS RECURSOS ERAN LIMITADOS Y A FINES DE 1969 LA 612 NO CORRIO MAS

Parecía el inicio de la revancha, pero la mala suerte de la 612 todavía no había finalizado. Llegaron un tercer y un segundo puestos, pero nunca una victoria. La única vez que el automóvil finalmente logró la pole position, se rompió un resorte al final de las pruebas. No había repuesto, y el auto fue retirado. ¿Qué más se podía esperar de un equipo de apenas cuatro personas? Así, la CAN-AM quedó como una ocasión perdida.



LAS FERRARI PARA LOS EE.UU.

La 612 CAN-AM no fue la única Ferrari realizada para América. La primera fue la monoplaza 375 Indy de 1952 que Ascari llevó a la pista con poca suerte en el óvalo de Indianápolis durante los años en que la más famosa carrera de duración de los EE.UU. estaba incluida en el Campeonato Mundial de F1. En 1970 llegó la 712, también preparada para las series CAN-AM. Chasis y carrocería derivaban de la 512 S (y luego de la evolución M) del Mundial de Marcas, mientras que el motor era un 12 cilindros 6,9 litros de 680 CV. Tampoco la 712 logró buenos resultados.

512 BB, la Berlinetta Boxer

1976: nace la deportiva del Cavallino que para muchos cerró un ciclo, y para otros abrió una época. Es la segunda Ferrari con motor trasero de 12 cilindros. En 1981 recibe mejoras en la carrocería y la inyección electrónica.

Los faros de la 512 BB son retráctiles.

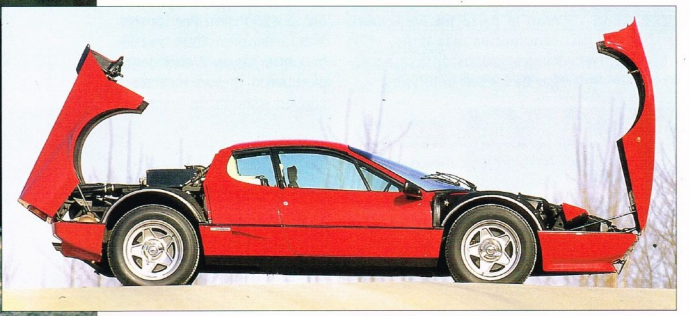
La Ferrari 512 BB es la última berlinetta de Maranello que fue bautizada con el número que indica la cilindrada total, una tradición que venía desde el primer auto del Cavallino. La 512 BB es también la segunda Ferrari de serie con motor trasero de 12 cilindros. La primera había sido la 365GT/4 BB.

EL MOTOR V12 A 180° DERIVA DE LA 312 B FORMULA 1

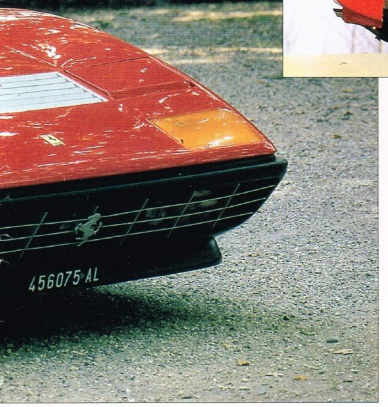
El nombre BB significa Berlinetta Boxer y subraya el retorno de Ferrari a la producción de coupés para ruta con características cercanas a las de los autos de carrera: un tipo de auto del que la casa de Maranello se había alejado desde los tiempos de la 250 GT Berlinetta Competición, en favor de coupés siempre más potentes pero con características menos extremas. La BB, en cambio, aprovechaba directamente las experiencias hechas en pista, aunque sin renunciar a las cualidades de confort y lujo ya típicas de la

La 512 BBi de 1981 está pintada de un único color.

La parrilla de la 512 BBi ya no cubre las ópticas inferiores.



Casi como en un auto de competición, la 512 BBi (a la derecha) permite una fácil llegada a las partes mecánicas con los dos capots abiertos.



La primera 512 BB edición 1976 tuvo la parte inferior de la carrocería pintada de negro.

producción Ferrari. Para el diseño del motor los proyectistas se inspiraron en el motor de la 312 B de Fórmula 1 con 12 cilindros contrapuestos (llamado boxer), manteniendo los pistones y la cilindrada de la Daytona, pero montando cuatro carburadores de triple cuerpo en lugar de los seis de doble cuerpo.
La primera coupé del Cavallino que recibió este motor fue la 365 GT/4 BB de 1973, con cilindrada de 4390 cm^3 y potencia de 365 CV. La 512 BB (4943 cm^3) fue presentada en el verano de 1976 para adecuarse a las nuevas reglas antipolución promulgadas por muchos países, entre ellos los Estados Unidos, tradicionalmente un mercado de referencia para la casa del Cavallino. La cilindrada fue incrementada de 4,4 a más de 4,9 litros para compensar la pérdida de potencia provocada por las nuevas normas sobre la emisión de gases de descarga.

Interiores refinados: panel de cuero cosido a mano.

CINCO CABALLOS MENOS QUE LA 365 GT/4 BB

Fue así como se llegó al nuevo nombre (512: 5 litros, 12 cilindros), ya famoso por los autos Sport homónimos, desafortunados protagonistas del Mundial de Marcas en el comienzo de los años 70. La potencia disminuyó en sólo cinco caballos, pero los 360 CV de la 512 BB se conseguían a apenas 6800 rpm, contra los 7200 de la 365 GT/4, mientras que el torque aumentaba a 46 Kgm.
La velocidad máxima declarada era de 280 Km/h. Fue relevante la vuelta a la lubricación con cárter seco, luego de haber experimentado el cárter húmedo en la 365 GT/4 BB. Los cambios estéticos eran pocos, respecto de la

primera BB, pero suficientes para darle una aspecto más moderno, como el spoiler delantero por debajo del escudo, que mejoraba la adherencia en altas velocidades. En la parte inferior de los laterales se encontraban dos tomas de aire tipo NACA para el enfriamiento de los frenos traseros. Los cambios más notorios eran la parte trasera, cuatro centímetros más larga, y los cuatro grupos ópticos en lugar de los seis anteriores.

PARA LA 512 BBi, 340 CV Y UNA VELOCIDAD DE 283 KM/H

También los caños de escape pasaban de cuatro a seis, y eran diferentes las parrillas sobre el capot posterior. La elección de neumáticos traseros más anchos obligó a ensanchar los guardabarros, mientras que en el habitáculo algunos instrumentos fueron ubicados de otra forma. A fines de 1980, la mayor severidad de las normas sobre la emisión de gases de descarga obligó a realizar algunas modificaciones que implicaron una ulterior disminución de la potencia a 340 CV, a 6200 rpm. Por las mismas razones, en 1981 los cuatro carburadores Weber de triple cuerpo fueron sustituidos con un sistema de inyección Bosch K-Jetronic: nació así la 512 BBi. La potencia quedó en los 340 CV, a un régimen de 6000 vueltas por minuto. El torque siguió en 46 Kgm, pero disponible en un régimen más bajo, 4200 rpm. La velocidad máxima declarada fue de 283 Km/h.

MUCHOS CAMBIOS ESTETICOS Y AIRE DE SERIE

Posteriormente, fue mejorada la estabilidad, con la elección de los neumáticos Michelin TRX, los cuatro de la misma medida. Pocos cambios en el aspecto exterior: faros suplementarios ubicados en la parrilla delantera, nuevo espejo retrovisor, y se acercaron entre sí las tapas de aspiración en el capot trasero. Los tapizados fueron enriquecidos con telas de Ermenegildo Zegna, es-

El corte de la 512 BBi. La franja inferior negra de la carrocería podía ser pedida como opcional en la edición de 1981.

BOXER DE NOMBRE, NO DE HECHO

El nombre BB quiere decir Berlinetta Boxer, pero en realidad el de Ferrari es un motor de 12 cilindros en V a 180°. Una diferencia sutil pero no irrelevante. La palabra boxer, que indica un motor con cilindros contrapuestos, nació en la BMW para las motos de los años 20, y se transformó en el standard del Porsche 911: significa que los codos del cigüeñal son individuales para cada biela. En el 12 cilindros Ferrari, en cambio, parejas de bielas están en oposición directa entre sí y trabajan sobre el mismo codo del cigüeñal. El boxer impropio de la Ferrari, de todos modos, nació para la Fórmula 1 512 de 1964, y se impuso definitivamente en la Fórmula 1 al comienzo de los años 70, sobre las monoplazas de la serie 312. El motor de la 512 BB derivó de la 365 GT/4 BB y después fue empleado en la Testa Rossa, 512 TR y F512 M.

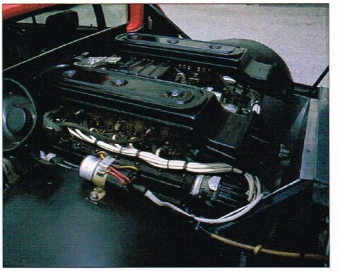
pecialmente estudiados y con apliques de cuero Connolly. A pedido estaban disponibles las butacas enteramente de cuero. Por primera vez, además, la carrocería era de un único color, y la parte lateral inferior negra quedó como opcional. La 512 BBi tenía aire acondicionado de serie, levantavidrios eléctricos y cierre centralizado. El chasis de la BB tenía la clásica estructura tubular y soportaba una carrocería diseñada, como siempre, por Pininfarina y realizada en distintos materiales: acero para la robusta parte central que hospedaba el habitáculo, aluminio para el capot delantero y trasero, resina de vidrio para los escudos y la parte inferior de la trompa y de la cola. Para obtener una mejor distribución del peso, los dos tanques de nafta estaban ubicados entre el motor y el habitáculo, mientras que el radiador, la rueda de auxilio y el baúl estaban debajo del capot delantero.

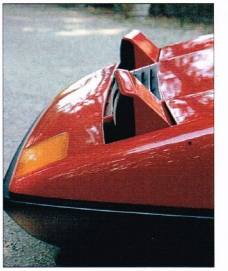
SE JUBILO EN 1984: LLEGO LA TESTAROSSA

Se consiguió así una distribución de pesos del 58 por ciento sobre el tren trasero y del 42 por ciento adelante. La BB era un purasangre, con performances en el tope de la producción mundial. La maniobrabilidad y la estabilidad a altas velocidades, la ubicaban en un plano claramente superior a sus competidoras. La 512 BB necesitaba de manos muy expertas sólo cuando se acercaba al límite de sus prestaciones. En 1984 fue sustituida por la Testarossa.

FICHA TECNICA

Motor: central trasero longitudinal, 12 cilindros en V a 180° (boxer); diámetro por carrera 82 x 78 mm, cilindrada 4943 cm³, compresión 9,2:1	
Distribución:	biárbol por bancada, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores triple cuerpo (desde 1981 inyección electrónica)
Potencia:	360 CV a 6800 rpm (340 CV a 6200 rpm en 1980 y 340 a 6000 rpm en 1981)
Cuerpo vehículo:	berlinetta dos lugares, chasis tubular
Tracción:	trasera, cambios de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Neumáticos:	del. 215/70 VR15, tras. 225/70 VR15
Dimensiones:	4,40/1,83/1,12 m; dist. entre ejes 2,50 m
Capacidad tanques:	110 litros (2 x 55)
Peso:	1515 kilos
Velocidad máxima:	283 Km/h
Unidades producidas:	512 BB: 929 (1976-1981, chasis 19677-30487); 512 BBi: 1007 (1981-1984, chasis 38121-52935)





A la izquierda, el motor 12 cilindros boxer 180° a 512 BB: es alimentado por 4 carburadores triple cuerpo y desarrolla 360 CV. Abajo, el capot del motor está dominado por la parrilla central. La trompa, a la derecha, tiene forma de cuña.

LA 512 BB Y LAS CARRERAS

A pesar de no haber nacido para correr, la 512 BB tuvo una trayectoria deportiva. La escudería americana NART participó en el Campeonato IMSA en 1975 y en las 24 Horas de Le Mans de 1977 con una BB. En 1979 Pininfarina mejoró la aerodinámica de los vehículos reservados a los clientes-pilotos y realizó la 512 BB LM, más larga y perfilada que la versión de serie. La LM fue empleada por años en escuderías privadas, y en 1981 llegó quinta en Le Mans con Jean-Claude Andruet y Claude Ballot-Lena. Fue para recordar la versión realizada por la Bellancauto de Roma, que participó en 1980 y '81 en las 24 Horas de Le Mans, conducida por Duilio Truffo, Fabrizio Violati y Maurizio Flammini: desarrollaba 500 CV y, en la famosa recta de Hunaudierès, superó los 340 Km/h.

La 512 BBi tiene 340 CV, 20 menos que la versión con carburadores.

Michele Alboreto, una carrera con el buzo rojo

Ciinco triunfos en la Fórmula 1, tres con la Ferrari. Rozó el título en 1985. Con más suerte pudo ser el heredero de Alberto Ascari.

Arriba, Michele Alboreto vivió un momento difícil de la Ferrari. Abajo, en Montecarlo, 1986.

Tenía que ser el piloto capaz de regalarle a Italia el tercer título mundial, después de los dos ganados por Alberto Ascari en 1952 y '53. Sin embargo, Michele Alboreto, nacido en Milán el 23 de diciembre de 1956, no lo logró y la responsabilidad, en este caso, fue en gran medida de la Ferrari.

DESDE LAS CATEGORIAS INFERIORES A LA MINARDI FORMULA 2

La carrera de Alboreto no fue fácil, pero resultó feliz ya desde los primeros pasos, gracias a un talento notable, unido a una buena inteligencia táctica. Superó rápidamente los obstáculos encontrados en las categorías menores, llegó a la Fórmula 2 y sus excelentes habilidades se pusieron inmediatamente en evidencia con el Minardi. Pudo debutar muy pronto en Fórmula 1, ayudado por un mecenas que contribuyó a desarrollar sus evidentes méritos propios: en el Gran Premio de San Marino de 1981, con un Tyrrell. Obtuvo su primera victoria mundialista en su segunda temporada en Fórmula 1: Gran Premio de Las Vegas 1982, siempre al volante de un Tyrrell.

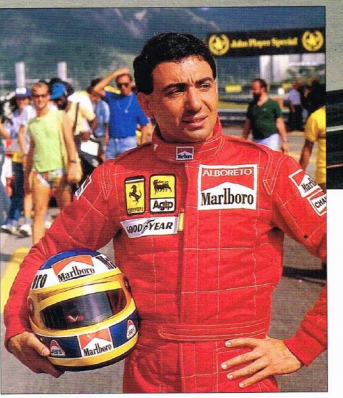
DOS VICTORIAS CON TYRRELL F1, LUEGO, EL LLAMADO DE FERRARI

Alboreto en el escalón más alto del podio, en Canadá 1985.

Mismo auto y mismo país, los Estados Unidos, para otro triunfo en Detroit, en 1983. Suficiente para mostrarse como uno de los pilotos jóvenes más fuertes, y para convencer a Enzo Ferrari de volver a intentar la

Brasil 1988, antes de la largada.

escalada hacia el título junto a un piloto italiano. Alboreto llegó a Maranello al inicio de 1984, y se fue a fines de 1988. McLaren dominaba las competencias, pero Alboreto logró igualmente ganar en Bélgica, luego de haber conseguido la primera pole position de su carrera. Al término de la temporada se ubicó en el cuarto lugar. 1985 fue su mejor año: obtuvo dos éxitos, en Canadá y Alemania, y durante las tres cuartas partes de la temporada pareció poder aspirar a la corona. Pero Ferrari no lo acompañó y terminó en la segunda ubicación, veinte puntos detrás de Alain Prost. Luego, tuvo mucho trabajo.



Arriba, Alboreto supera al McLaren de Johansson, en Montecarlo 1987. A la derecha, en Brasil 1985.

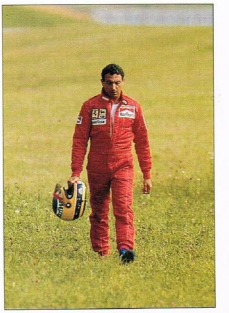
SIGUIO FIEL AL CAVALLINO AUN CUANDO NO ERA COMPETITIVO

Alboreto se quedó en Maranello otras tres temporadas, sin poder ganar nada, tratando de encontrar el rumbo en medio de una continua tormenta técnica y organizativa que impidió a las "rojas" competir en forma digna. Además, la decisión de quedarse con el Cavallino le quitó la posibilidad de encontrar lugar en otras escuderías más competitivas. Pero Alboreto

El piloto milanés, luego de abandonar en el GP de Austria 1985.

LA CARRERA DE ALBORETO

Michele Alboreto (Milán, 23 de diciembre de 1956), disputó 194 grandes premios entre 1981 y 1994, obtuvo cinco victorias (Las Vegas 1982, USA East 1983 con Tyrrell, Bélgica 1984, Canadá y Alemania 1985 con Ferrari), nueve segundos y otros tantos terceros puestos, dos pole positions (Bélgica 1984 y Brasil 1985) y cuatro récords de vuelta en carrera. En 1985 terminó el Mundial en la segunda posición, detrás de Prost. Se quedó en Maranello por cinco temporadas (1984-1988). Luego de abandonar la Fórmula 1, manejó las Alfa Romeo en el Campeonato de Turismo alemán y las Ferrari en el Campeonato IMSA de Estados Unidos.



Abajo, Alboreto y Berger, compañeros de equipo en 1988.

LOS DIRECTORES DEPORTIVOS

Marco Piccinini, el Monseñor de la F1

Fue el más longevo capitán del Equipo de Carreras Ferrari: desde el inicio de 1978 hasta el final de 1988. Con él, el Cavallino ganó un título mundial de Pilotos y tres de Constructores.

Michele Alboreto y Marco Piccinini juntos en la Ferrari en 1988.

todavía hoy responde a quienes critican sus elecciones del pasado recordándoles la relación directa y afectuosa que lo ligaba a Enzo Ferrari. No fue una casualidad que dejara la escudería pocos meses después de la muerte del Gran Viejo, consciente de haber gastado en Ferrari sus mejores años. Siguió en la Fórmula 1 hasta fines de 1994, conduciendo Tyrrell y Lola en 1989, Arrows en 1991, Footwork en 1992. Luego, casi un regreso a casa: los Lola motorizados por Ferrari en 1993 y Minardi en 1994.

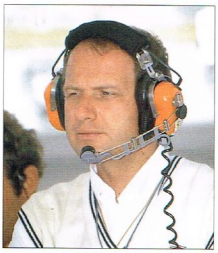
En total, Alboreto corrió en 194 grandes premios, para luego dedicarse al Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM), el Campeonato de Turismo Alemán, con las Alfa Romeo 155 V6 TI. En 1995 volvió a Ferrari, no en la Fórmula 1 sino en las carreras del Campeonato IMSA de los Estados Unidos, donde corrió con la biplaza 333 SP construida en 1994, especialmente para este tipo de competencias.

Lo llamaban Monseñor por su manera de frotarse las manos continuamente, por su cultura, católica y elevada, por sus dotes de diplomacia. Marco Piccinini, nacido en Roma el 2 de julio de 1952, fue director deportivo de la Ferrari desde el inicio de 1978 hasta el final de 1988. Un récord.

ERA EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DE ENZO FERRARI

Fue el hombre que más acompañó a Enzo Ferrari en los últimos años de su vida. Piccinini era el consejero, el confidente, casi un ministro de Relaciones Exteriores del Gran Viejo de Maranello. Una función importante, no sólo en el frente deportivo. Al punto de resultar fundamental en las decisiones de la Ferrari en toda la década de los 80. Llegó a Maranello en 1978. De él se sabía muy poco. Era hijo de un viejo y fiel cliente de la Ferrari; era un apasionado, casi fanático, de los autos de carrera, y hasta había construido una pequeña monoplaza (la MP), proyectada por Mauro Forghieri.

Abajo, Marco Piccinini con el tradicional chaleco blanco y los auriculares del interfono.



PICCININI ACONSEJABA A FERRARI EN LA ELECCION DE LOS NUEVOS PILOTOS

Para el Cavallino corrían Reutemann y Villeneuve. En 1979 el argentino dejó el lugar a Scheckter y el ablande de Piccinini culminó con éxito: título mundial de Constructores y título de Pilotos de 1979, ganado por el sudafricano, con Villeneuve en segunda posición.

Marco Piccinini y Piero Lardi Ferrari, hijo de Enzo, en Monza 1987.

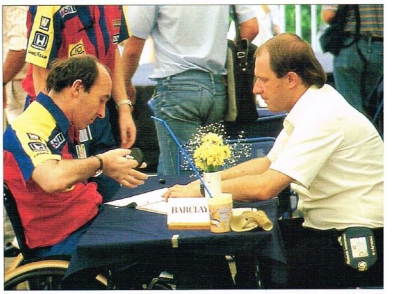
Fue el último capítulo glorioso de las "rojas", y el inicio de la gran aventura de Piccinini. Era él quien dirigía el equipo, definía la política de la Escudería, conseguía los pilotos para el Commendatore. Por ejemplo, Pironi, que acompañó a Villeneuve en 1981. La pareja era muy fuerte, y estaba destinada a dominar en 1982. Pero en Imola la amistad entre ambos se transformó en abierta rivalidad, porque Pironi no respetó las órdenes del box y ganó el Gran Premio de San Marino. Para Gilles fue una afrenta muy grave, detrás de la cual se escondía el propio Piccinini. Fue el primer capítulo dramático de una temporada terrible. Villeneuve murió, pocos días después, en Bélgica.

CONTRATA A ALBORETO Y SELLA EL PACTO DE LA CONCORDIA

Pironi, que lideraba cómodamente el Mundial, quedó gravemente herido en las pruebas de Hockenheim. Pero la Ferrari conquistó, de todos modos, el título de Constructores. Repitió ese éxito en 1983 con Arnoux y Tambay, piloto al que Piccinini desplaza, para hacerle lugar a Alboreto, en 1984.

LA CARRERA DE PICCININI

Marco Piccinini (Roma, 2 de julio de 1952) fue director deportivo de la Ferrari por diez años, de 1978 a 1988, un largo período en el que la escudería obtuvo un título mundial de Pilotos (con Scheckter en 1979), tres títulos de Constructores (1979, '82 y '83) y 26 victorias en otros tantos GP mundialistas. Fue el consejero más escuchado por Enzo Ferrari, también en materia de política deportiva. Renunció después de la muerte del Gran Viejo, quedándose en el Consejo de Administración de la Ferrari.



Arriba, el director deportivo de la Ferrari con Frank Williams, en el Gran Premio de Italia de 1987. Abajo, con Bernie Ecclestone en Imola 1985.

Con el milanés la relación fue larga y serena, pero los resultados no llegaron, por una cantidad de carencias técnicas. El trabajo de Piccinini, sin embargo, merece ser medido también en términos de política deportiva. Si la Ferrari siguió teniendo un papel en la FOCA (Formula One Constructors Association), el mérito fue todo suyo. Igualmente en el caso del famoso Pacto de la Concordia, que fue la base de la misma FOCA desde el inicio de los años 80. Cuando, en 1988, murió Enzo Ferrari, Piccinini decidió irse, sin que la Ferrari lograra encontrar un verdadero sustituto. De hecho, en su lugar trabajaron Pier Luigi Cappelli (relaciones con la Federación y los equipos), Pier Paolo Gardella (secretario deportivo y responsable de la logística) y Franco Gozzi (director de relaciones públicas).

DESDE LA MUERTE DE FERRARI FUE CONSEJERO DE ADMINISTRACION

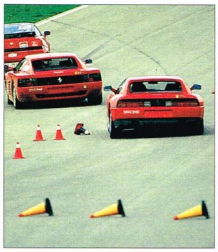
Piccinini siguió como miembro del Consejo de Administración de la Ferrari, si bien decidió dedicarse a las finanzas, como accionista mayoritario de un banco. En 1994 fue presidente de la CSAI (Comisión Deportiva Automovilística Italiana), cargo que abandonó por la polémica con la FIA en materia de seguridad.

LA FABRICA

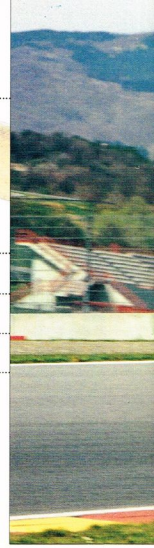
Para ser piloto Ferrari

El Curso para Pilotos Ferrari, organizado por la Casa, dura dos días y se desarrolla en el autódromo del Mugello con F512M y F355. Desde hace cinco años les permite a los ferraristas tomar confianza en pista con las deportivas del Cavallino.

Foto recuerdo para los participantes del curso de manejo de la Ferrari.



Slalom entre los conos para una F512M y una F355, precedidas por una Alfa Romeo SZ.



Ferrari: autos de más de 250 kilómetros por hora, autos que no son para cualquiera. Hay que saber domarlos. Hoy es más simple, gracias a una nueva oportunidad que la casa del Cavallino ofrece a sus clientes para controlar cada situación al comando de su propia supercar: participar de un curso de manejo en pista con instructores profesionales, para aprender a conducir con seguridad en cada circunstancia.

LECCIONES EN EL AUTODROMO PARA APRENDER A USAR EL ABS

Una iniciativa importante, en especial porque hoy las Ferrari no son sólo caballos y velocidad, sino también tecnología: salvo la F50, todas las deportivas del Cavallino están equipadas con el ABS. Los Cursos para Pilotos Ferrari fueron inaugurados en 1993: seis el primer año, once en 1994, once en 1995 y hasta la actualidad. Se realizaron siempre en el autódromo del Mugello, con la excepción de un único curso, que se dictó en Fiorano porque la pista toscana estaba ocupada. Una excepción que en el futuro podría volverse la regla. La organización de los cursos está bajo el cuidado directo de la Ferrari, con el auxilio de Andrea De Adamich y de su escuela en lo que respecta a las lecciones propiamente dichas. Estas se desarrollan, naturalmente, con autos del Cavallino: F512M y F355. A pesar de su costo elevado (650 mil liras, unos 400 dólares), las vacantes se agotan enseguida.

Aceleración sobre mojado con una 348.

LOS INSCRIPTOS LLEGAN DESDE TODOS LOS RINCONES DEL MUNDO

Los participantes llegan de todo el mundo: italianos, alemanes, norteamericanos, franceses, belgas, japoneses, chinos, tailandeses. Pero también sudamericanos y, en 1993, un ruso. En cada curso hay veinticuatro vacantes. La inscripción está reservada exclusivamente a los propietarios de las deportivas del Cavallino. Al final del curso existe la posibilidad de girar media hora en la pista, sin ningún límite de velocidad, aprovechando todo lo aprendido. La instrucción en pista se hace con diez autos de propiedad de la Ferrari (seis F355 y cuatro F512M), y los participantes están divididos en grupos de seis, con dos instructores y dos automóviles por grupo. Siempre hay ocho autos en la pista, mien-

tras que dos F355 quedan de reserva. Los instructores del equipo de Andrea De Adamich, piloto Ferrari de fines de los años 60, son todos profesionales, como Antonio Tamburini, Enrico Bertaggia, Fabio Mancini y el joven Luca Rangoni. Desde el inicio del curso los participantes hacen una vida en comunidad: empieza la primera noche, en el hotel, y termina dos días después. Las lecciones comienzan a la mañana temprano, bajo la dirección de Andrea De Adamich. Los primeros momentos están dedicados a la teoría: posición correcta de manejo, uso del volante y acelerador, y su influencia sobre el comportamiento del vehículo. Trayectorias, derrapes y correcciones se vuelven, paulatinamente, términos habituales para los participantes. En total, a la teoría se dedican setenta y cinco minutos, mientras que la práctica en pista ocupa una decena de horas.

UN CURSO DE MANEJO UNICAMENTE PARA LA TRACCION TRASERA

Todos los ejercicios están pensados para quien maneja un auto con tracción trasera. En pista, se comienza con alguna vuelta lenta para ir familiarizándose con el circuito, estudiando las trayectorias con la valiosa ayuda de los instructores, que están siempre junto al alumno. Se sigue con el aprendizaje de las técnicas necesarias para poder aprovechar y controlar el sobreviraje de potencia, aun sobre mojado, y se concluye la primera jornada del curso con vueltas de pista detrás de los instructores, con otros autos.

El segundo día prosiguen las pruebas en pista, y los alumnos toman cada vez más confianza con los automóviles, manejando a altas velocidades. Se realizan también ejercicios en los boxes, simulando derrapes y frenadas de emergencia.

A las cinco de la tarde el curso termina, no sin antes haber permitido a los participantes desahogarse en pista con su propio auto. Todos reciben un diploma de participación firmado por el presidente Luca de Montezemolo y por Andrea De Adamich, y de regalo, un casco y una remera con los colores del curso, además de un anotador de cuero, personalizado con el nombre del alumno.

Arriba, a la izquierda, con la poderosa F355 en los mixtos del autódromo del Mugello; a la derecha, esperando bajar a pista, en el único curso hasta ahora realizado en Fiorano.

EN EL MUGELLO, EN LA CASA FERRARI

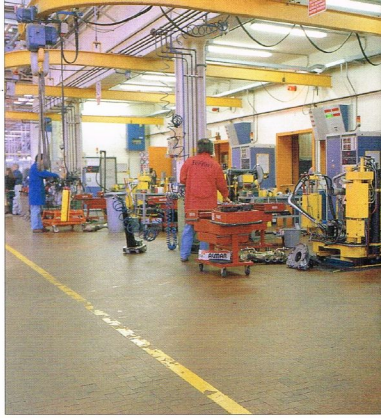
Los Cursos para Pilotos Ferrari se realizan en el autódromo del Mugello (Scarperia, Florencia), de propiedad del Grupo Fiat. El trazado es de 5245 metros y cuenta con subidas, bajadas y muchas curvas, por lo que el circuito es espectacular. El costo es de 650 mil liras (unos 400 dólares), IVA incluido, con comidas, alojamiento por dos noches en hotel cuatro estrellas y cobertura de seguro. La duración de los cursos, que se dictan de marzo a octubre al ritmo de 11 por año, es de dos días. Informaciones e inscripciones en los concesionarios o directamente en la Secretaría de la oficina comercial de la Ferrari. Tel. 0039-0536-949426.

PILOTA Ferrari

LA FABRICA

Motores a prueba

Todos los corazones de los vehículos del Cavallino vienen ablandados y probados con aparatos sofisticados, que miden hasta los valores de polución. La carburación, sin embargo, se sigue haciendo a mano.



Es aquí donde los motores más potentes del mundo exprimen todos sus caballos, sin moverse un solo centímetro.

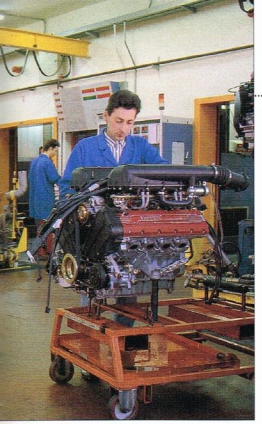
SIETE PEQUEÑAS CELDAS PARA TODOS LOS MOTORES FERRARI

Es la sala de pruebas de motores para la producción de serie, donde se ablandan, se prueban y se exigen todos los propulsores que equiparán las berlinettas y los spiders con el Cavallino sobre el capot.

La sección de prueba de motores se encuentra al final de la línea de montaje, y está distribuida en siete pequeñas salas de prueba, una al lado de la otra (seis son para la producción y la última, para la sección Desarrollo). Afuera se ven siete amplias ventanas que se asoman sobre el interior y el panel de control del funcionamiento del motor, caracterizado por un conjunto de relojes digitales, indicadores luminosos y botones.

Los propulsores llegan directamente desde la sección Ensamble de Motores. Antes de entrar en la celda, como llaman a la sala de prueba en Ferrari, se los monta sobre un carrito, bautizado "pallet" por el equipo de técnicos de la fábrica que lo proyectó. Sobre el pallet se realizan las conexiones con las mangueras de aceite y de agua, además de gran parte del circuito eléctrico: de esta manera, llegado el momento, pocos

Un técnico de la Ferrari termina de instalar un motor sobre el banco de prueba.



Vista de conjunto de las siete celdas donde se prueban los motores. La sala de prueba se encuentra al final de la línea de montaje.

minutos alcanzan para iniciar la prueba. Hasta siete u ocho años antes, con los bancos manuales los tiempos de espera eran muy largos, porque había que desarmar el motor después de probarlo e instalar el siguiente, perdiendo minutos preciosos. Las celdas ahora pueden trabajar a ciclo continuo. Entre el cinco y el diez por ciento de los motores examinados van de vuelta a la sección Ensamble porque no están perfectos: una de las razones más frecuentes es el ruido de los engranajes de la distribución, pero se podría tratar también, visto el estándar tan severo, de una mínima pérdida de aceite.

DE LA SALA DE PRUEBAS PASAN A LA LINEA DE MONTAJE

Una vez terminada la prueba, los motores son llevados a la cercana línea de montaje, para ser instalados en los vehículos. Pero, ¿cómo se realiza la prueba de un motor Ferrari?

Antes de entrar en la celda, los motores son montados sobre un carrito que permite ahorrar tiempo.

El ciclo de trabajo es automatizado. Se comienza por el control de la carburación con motor caliente y se sigue con el ablande, en tres fases con aceleración constante: 20 minutos a 2600 rpm (para los 8 cilindros de la F355), 20 minutos a 3500 rpm y otros 30 a 5700 rpm.

PRIMERO EL ABLANDE, LUEGO LA CURVA DE POTENCIA

Una vez finalizado el enfriamiento del motor, comienza entonces la parte más importante del trabajo: la realización de la curva de potencia. Con la mariposa de la inyección abierta al máximo, se frena el motor y luego se sube, con pasaje de 500 rpm cada vez, hasta el régimen máximo de 8500 rpm para los 8 cilindros, 7000 rpm para los 12 cilindros en V a 65° de la F456 y 7250 rpm para el V12 a 180° de la F512 M. En esta etapa del proceso se ajusta la carburación definitiva (manualmente, como siempre, y por eso es fundamental la experiencia de los técnicos), se controla la emisión de gases dañinos por el escape, y la tenida de todas las juntas de agua y aceite.

En total, la prueba insume entre tres horas y tres horas y media.

TRECE MOTORES POR DIA

En la sección Prueba de Motores trabajan diez técnicos, entre los cuales no hay ningún ingeniero, cinco días por semana y, alguna vez, también el sábado. La edad media es de 27 años. El horario va desde las 8 hasta las 17, con un descanso para el almuerzo. Cada celda está preparada para aceptar un tipo de motor, pero puede ser rápidamente convertida. Cada día se prueban 10 motores F355, dos F456 y un F512 M. Los bancos de prueba son marca Schenk, con freno motor de 1000 CV. La séptima celda es de la sección Desarrollo, y es por eso un poco más sofisticada: se utiliza para las primeras unidades de los nuevos motores o para los prototipos.

Las Ferrari más pequeñas del mundo

Son los modelos en escala 1/87 que, gracias a la tecnología de los años 90, ofrecen la calidad del 1/43 en poco más de cinco centímetros de largo.

Desde hace algunos años la moda para las miniaturas de autos está ligada a los modelos en escala 1/87. La razón del éxito de las escalas tan pequeñas es sin duda el elevado nivel de calidad que han logrado, en apenas poco más de cinco centímetros de largo. Precisos hasta en los mínimos detalles, llegan a sorprender a más de un tradicional experto coleccionista de modelos en 1/43.

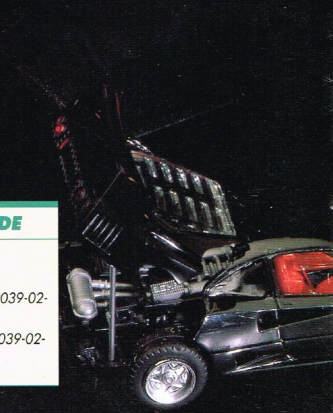
LA MODA COMENZO EN 1987 CON UNA TESTAROSSA

La casa alemana Herpa introdujo esta moda en 1987, con un modelito de la Ferrari Testarossa con el capot que se abre, el primero de una serie de reproducciones de alta tecnología. Esta miniatura ahora es producida en una versión aun más exacta, en el catálogo de la Private Collection, que se distingue por algunos detalles pintados a mano. A ella se sumaron la F40 (con capot y baúl que se abren) y las 348 TB y TS, seguidas por algunas versiones especiales, dedicadas a los autos protagonistas del Challenge Ferrari 348, presentados en la serie Motosport con base de plástico y estuche de plexiglás. Sólo para el mercado italiano, la Herpa realizó dos F40 especiales: los autos del Ferrari Club Italia que participaron en el Criterium Supercar GT edición 1992, conducidas por Rory Parasiliti (ganador del campeonato) y Pierre Alexandre Popoff.
De igual forma, se realizó otra versión especial, en serie limitada, de la F40: negra con la terminación de los modelos Private Collection.

DIMENSIONES MINIMAS PRECISION MAXIMA

Hoy es prácticamente imposible de conseguir. Durante 1994 apareció la 512 TR, para la que se utilizó el molde de la Testarossa de 1984, de la que conserva, por ejemplo, el capot que se abre. Inicialmente el vehículo se ofrecía sólo en color amarillo, pero en el curso de

Exageradamente pequeñas, aquí están las Ferrari escala 1/160. El pincel permite establecer las proporciones reales.



QUIEN LOS PRODUCE; QUIEN LOS VENDE

Herpa: *distribuido por Corel, via Zuretti 5, Milano; tel. 0039-02-66982895.*
Wiking: *distribuido por Sticktoy, via Quintiliano 24, Milano; tel. 0039-02-8010680.*
Busch-Praliné: *distribuido por Ripa, via Mondovi 5, Milano; tel. 0039-02-27208282.*

1995 también fue presentada en versiones roja y turquesa.

HAY TAMBIEN TIRADAS LIMITADAS Y VERSIONES PARA EXPERTOS

Por otra parte, las variantes de colores son un elemento habitual en la colección Herpa: algunas series especiales, como la Testarossa-Consumenta 1990, tienen tintas particulares (como el amarillo brillante) y suben su cotización muy velozmente porque se trata de ediciones con tirada limitada.

Una Ferrari muy especial, exclusiva para expertos, es la 512 TR ofrecida a los socios del Herpa Collector's Club en 1994: su característica es tener la carrocería de color negro transparente, que permite admirar el poderoso 12 cilindros de este minibólido. Por último, no hay que olvidar las tres Ferrari color oro de la colección conmemorativa 15 Jahre Herpa: sus modelos son la Testarossa, la 348 TB y la F40. Entre los demás productores alemanes que se ocuparon de Ferrari en escala 1/87, merecen ser mencionados la Busch-Praliné, que realizó una 250 GTO muy bien lograda (el único modelo de época en esa escala); la Wiking de Berlín, con las 348 TB y TS, y la IMU, con una Mythos realmente preciosa.

EXISTE LA ESCALA 1/160, TODO EN TRES CENTIMETROS

La misma IMU tiene además en su catálogo dos GTO en escala 1/160: la 250 de 1962 y la 288 de 1984.

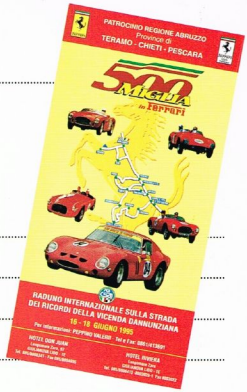
A pesar de ser modelos en metal que no superan los tres centímetros de largo, es posible apreciar proporciones exactas y detalles de los autos verdaderos. Para no olvidar, además, la Miber, que produce en escala 1/87 las 328 GTB y GTS, 348 TB y TS, BB 512, la Testarossa y una Fórmula 1: la F1/90 de Alain Prost.

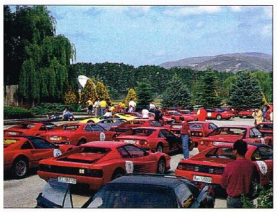
La escala 1/87 está destinada a quien tiene poco lugar para los modelitos. Existen Ferrari para todos los gustos: desde la Testarossa a la 348 TB, desde la mítica F40 a la nueva F50.

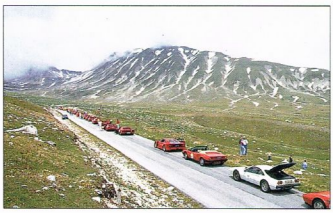
LOS CLUBES

Ferrari Club Teramo

Nacido en 1991, cuenta hoy con cerca de cien socios: conmemoran las carreras más famosas del pasado que se corrían en los Abruzos y vuelven a recorrer los itinerarios ligados a la vida del poeta Gabriel D'Annunzio.







Las reuniones del Ferrari Club Teramo convocan a un gran número de participantes, con autos de época y modernos.

Gabriel D'Annunzio y los primeros años de la Escudería Ferrari, cuando todavía se corría con la monoplaza Alfa Romeo, son los mayores inspiradores del Ferrari Club Teramo, fundado en 1991 por un grupo de apasionados abruzeses liderados por Peppino Valerii, periodista y autor de obras dedicadas a Enzo Ferrari y a la casa de Maranello.

EN LOS AÑOS 20 LAS CARRERAS ESTABAN DE MODA EN LOS ABRUZOS

Cerca de cien socios de este Club dividen sus fuerzas en dos tareas principales: la organización de reuniones para los propietarios de vehículos modeneses y la planificación de los viajes para asistir a las carreras del Campeonato de F1. La manifestación más importante de la temporada es las 500 Millas en Ferrari, que se realiza todos los años desde 1992. Un fin de semana dedicado a los motores, a la rememoración de los recorridos de carrera de los años 30 y al turismo (desde el mar al Gran Sasso): 800 kilómetros por los Abruzos, recorriendo el circuito callejero de Teramo, las rutas de la Copa Cidonio dell'Aquila y de la Copa Acerbo (prueba de importancia internacional en la que intervinieron también Tazio Nuvolari y Bernd Rosemeyer, y que en 1924 fue ganada por Enzo Ferrari con Alfa Romeo) o los itinerarios del poeta D'Annunzio.

500 Millas en Ferrari: así se llama la reunión que recuerda las etapas de la vida de D'Annunzio. A la izquierda, durante el evento y, abajo, Fangio, invitado de honor.

ENTRE LOS SOCIOS, EL HIJO DE ROSSELLINI Y EL PILOTO GABRIELE TARQUINI

Cultura y solidaridad son, además, los mayores objetivos de las actividades del Club, que recientemente organizó una muestra dedicada a las postales del poeta de Pescara, y que en el pasado donó las ganancias de otras manifestaciones a organizaciones de tipo humanitario, como Unicef o Aism. Entre los socios figuran también personajes famosos, como el hijo del director Roberto Rossellini y Gabriele Tarquini. Son muchas las Ferrari de propiedad de los socios: desde la 250 Barchetta Mil Millas ex Biondetti de 1953, a las más recientes Daytona, 512 BB, Testarossa, y hasta los modelos actuales.

La Ferrari 250 Mil Millas, durante una reunión de 1993.

INICIATIVAS PARA HINCHAS Y SIMPATIZANTES

En el Ferrari Club Teramo son admitidos todos los propietarios y simpatizantes de la Ferrari, sin limitaciones territoriales. La cuota de inscripción es de 60 dólares por año. Las reuniones se realizan en la sede o en el Restaurante Caribe de Giulianova Lido. Se organizan reuniones para los propietarios de Ferrari y viajes para carreras de F1. Para informaciones e inscripciones: Ferrari Club Teramo, via A. Ciaccio 5, 64100 Teramo, tel. 0039-0861-413691. Preguntar por Peppino Valerii.

Ferrari Club Teramo

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Arturo Merzario con la Ferrari 312 B2, en el Gran Premio de Inglaterra de 1972.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

512 S, la gran rival
del Porsche 917

GTB/GTS Turbo,
la última Ferrari de 2 litros

Historia de la F1,
1956, el año de la revancha

Fábrica, la sección de pintura,
entre robots y artesanos